

## REGULAMENTO DESPORTIVO L200RS

### Artigo 1 - DEFINIÇÃO

1.1 Campeonato de automobilismo desportivo monomarca disputado em 07 etapas, com provas de rally de velocidade, especificamente para veículos Mitsubishi L200RS. As provas são constituídas por trechos de deslocamento e cronometrados (provas especiais) que serão definidos em livro de bordo (planilha de roteiro), que será entregue a cada veículo competidor.

### Artigo 2 - PERCURSO DAS PROVAS

2.1 O percurso deverá apresentar sensíveis dificuldades, de modo a valorizar desportivamente a perícia de pilotos, navegadores e o desempenho dos veículos.

2.2 Será realizada, sempre que possível, em locais de pouco movimento, tais como estradas secundárias, trilhas abandonadas entre outros, prevalecendo em vias públicas às leis de trânsito local.

2.3 Respeitando-se o item 2.1 o percurso deverá ser definido tomando-se o cuidado de minimizar eventuais quebras ou paralisação de concorrentes.

2.4 Deverá ser respeitado o sentido da competição e em hipótese alguma haverá trechos cronometrados da prova (provas especiais) em que os concorrentes poderão andar em sentido contrário. (Não haverá cruzamento em sentido contrário em provas especiais).

### Artigo 3 - TRECHOS DA PROVA

3.1 PROVAS ESPECIAIS (PE) - São trechos do percurso em que é cronometrado o tempo de cada competidor para efeito de classificação. Deverá estar fechado ao trânsito normal, durante o tempo necessário para a passagem de todos os competidores por todo o percurso da prova especial.

3.2 DESLOCAMENTOS - São trechos representados no livro de bordo pela letra "D" e servem para que os competidores transladem até o início dos trechos especiais. O tempo para percorrer este trecho deve ser calculado com velocidades médias dentro das normas de trânsito. O tráfego de veículos estará sempre liberado nos trechos de deslocamento devendo o competidor respeitar a mão de direção, e as leis de trânsito local.

3.3 NEUTRALIZADOS - São trechos representados na planilha pela letra "N" que servem para uma eventual parada do competidor, que poderá usá-lo para abastecimento, reparo mecânico ou outras atividades.

3.4 As provas especiais deverão ter um mínimo de 2 Km e um máximo de 80 km de extensão podendo variar em aproximadamente 20%. Os trechos individualmente não devem ter duração superior a 1.45 hs. As provas especiais terão a duração de 10 a 90 minutos.

3.5 As velocidades médias máximas de uma prova especial não deverão exceder a 133 Km/h. Se isso ocorrer, serão tomadas providências para diminuir a velocidade.

3.6 Os trechos de deslocamentos devem ser percorridos integralmente. Haverá postos de controle para anotar a passagem dos veículos (PCp) sendo penalizados em tempo os veículos que não cumprirem o percurso de acordo com o livro de bordo.

3.7 É totalmente proibido o trânsito dos carros de apoio nos trechos das provas especiais, dentro do horário de fechamento exercido pelas autoridades policiais e a organização, sob a pena de desclassificação do veículo por ele representado. Para o livre trânsito dos carros de apoio, respeitando as condições acima estipuladas, os concorrentes deverão identificá-los, e aos ocupantes, assumindo inteira responsabilidade pelos seus atos em relação ao desenvolvimento da prova. Esta identificação deverá ser feita com adesivos "EQUIPE DE APOIO".

### Artigo 4 - VISTORIAS E PARQUE FECHADO

4.1 Em todas as etapas do campeonato haverá vistoria:

Vistoria Administrativa:

Dos concorrentes: documentação abrangendo pilotos, co-pilotos e veículos, os pilotos e co-pilotos deverão possuir Cédula Desportiva CBA 2004 modalidade rally. Pelo menos um representante da dupla, tendo em mãos toda a documentação atualizada dos competidores e do veículo em condições de utilização imediata, e para a regularização da inscrição, com a entrega do material promocional de uso obrigatório. Isto feito, o concorrente receberá uma autorização para o procedimento da vistoria técnica.

Vistoria Técnica:

Dos veículos e que se processará da seguinte forma:

4.1.1 Vistoria Técnica - Esta vistoria será feita no dia que antecede o evento, ou seja, as sextas-feiras no horário a ser estipulado pela organização (normalmente das 12:00 às 18:00 hs). Deverá estar presente na vistoria, pelo menos um representante da dupla, tendo em mãos uma autorização dos mesmos e o veículo em condições de utilização imediata, com os respectivos números e adesivos afixados. No caso de veículos que se apresentarem para a vistoria técnica fora do horário estabelecido pela organização incorrerá em multa de 3 UPs para a realização da vistoria .

4.1.2 Será afixado na "gaiola" de cada veículo, um selo de aprovação na vistoria, sem o qual não será permitida sua participação na prova.

4.1.3 A qualquer momento, após a largada da prova, os comissários poderão efetuar vistorias em todos os itens pertinentes aos regulamentos técnico e desportivo, sem a necessidade de aviso prévio ou a existência de protestos contra o competidor.

4.1.4 O veículo para ser aprovado na vistoria deverá estar em plena conformidade com o regulamento técnico específico para a categoria L200RS 2004.

4.2 Parque de Largada Técnica

4.2.1 Será obrigatória a entrada ao parque de largada com antecedência de 30 (trinta) minutos com relação ao horário de largada, ou em horário estabelecido pela organização a ser determinado e informado no briefing. O não cumprimento deste prazo acarretará em multa ao concorrente definida pelos comissários até o máximo de 20 minutos. Fica a critério da organização analisar eventuais atrasos mediante recurso dirigido ao diretor de prova. A organização poderá não realizar este parque fechado se assim entender conveniente.

4.3 Parque Fechado.

Local onde deverá estar somente o veículo, devidamente fechado, sem que ninguém a ele possa ter acesso. Somente os dirigentes da prova terão acesso a este local, além dos participantes convocados pelos comissários ou diretor da prova para aí adentrarem. Será permitida apenas visitação por parte do público presente ao evento.

4.3.1 Haverá parque fechado ao final de todas as provas e os veículos serão liberados após o vencimento do prazo regular para reclamações técnicas. Permanecerão no parque fechado os veículos sobre os quais incidir algum tipo de protesto. O prazo para liberação do veículo se prolongará até o posicionamento final por parte da organização.

4.3.2 No parque fechado é proibido qualquer tipo de reparo ou manutenção dos veículos incluindo abastecimentos, trocas de peças, lubrificantes ou acessórios, etc. Será permitida apenas a limpeza de vidros e números de identificação ou troca de pneu que se apresente sem condições de uso, desde que autorizada pelo fiscal, que a seu critério poderá e não autorizar a troca. Os infratores serão automaticamente desclassificados. A troca de pneu será feita apenas e tão somente pela dupla de competidores solicitantes e com equipamentos que se encontrem no interior do veículo em questão.

Parágrafo único:

Os veículos deverão entrar e sair do parque fechado por seus próprios meios mecânicos, com seu motor e transmissão funcionando. Na impossibilidade disto, seus ocupantes deverão solucionar o problema por seus próprios meios, se isso for impossível o veículo poderá ser empurrado pela dupla até a entrada/saída dos parques.

4.4 Regime de competição: configura-se como regime de competição todo veículo que possa ser identificado como participante da prova. Todo veículo que estiver com alguma identificação que possa relacioná-lo a participação da prova, tais como: algum adesivo de patrocinador oficial, número de competidor e todo e qualquer tipo de identificação que estará configurando o regime de competição.

4.4.1 Esse veículo deverá respeitar todas as regras de trânsito e comportamento adequado às vias públicas de tráfego. Não será permitida a execução de testes de motor, suspensão ou outros que venham a afetar ou contrariar as leis de trânsito.

4.4.2 Se algum veículo, com qualquer tipo de identificação que possa relacioná-lo com a competição realizada pela MMC Automotores do Brasil, for flagrado pela organização ou qualquer representante desta em desacordo com as normas do item anterior, poderá ser desclassificado da prova. A mesma pena se aplicará se algum tipo de reclamação for feita por moradores e pedestres entre outros contra algum participante do evento. Caso isso aconteça, os fatos serão analisados pelos comissários da prova.

## Artigo 5 - INSCRIÇÕES

5.1 As condições para um competidor realizar sua inscrição na prova são:

5.1.1 Ter um veículo Mitsubishi L200RS homologado, conforme regulamento técnico particular do Campeonato Mitsubishi Motorsports L200RS.

5.1.2 Todo piloto deve ser maior de 18 anos, devidamente habilitado para condução de veículos. O navegador deverá ter idade acima de 16 anos, porém se tiver entre 16 e 18 anos deverá competir com prévia autorização dos pais ou responsáveis. Tanto o piloto como os navegadores deverão estar filiados a Federação de automobilismo de seu Estado e a CBA (Confederação Brasileira de Automobilismo), possuindo suas respectivas cédulas desportivas, modalidade rally, do ano 2004.

5.2 Não há taxa de inscrição, porém, será entregue por cada equipe uma "cesta-básica" com no mínimo 25 Kg de alimentos para doação a uma instituição de caridade. Deverá ser entregue à organização da prova, no ato da vistoria administrativa. Não será admitida a substituição dos alimentos por valor em dinheiro.

5.2.1 Para se inscrever nesta categoria, o competidor deverá ser filiado a CBA, possuir cédula desportiva

modalidade rally e não haverá restrições a participação de pilotos que participem de outras categorias do automobilismo nacional.

## Artigo 6 - RESPONSABILIDADES

Parágrafo único - No ato de inscrição para a prova, o piloto e seu navegador deverão assinar o termo de responsabilidade onde declararão estarem cientes do presente e das normas e leis de trânsito que preceituam o Código Nacional de Trânsito Brasileiro, além de assumirem total responsabilidade por danos materiais, pessoais ou morais que possam vir a sofrer ou que sejam causados a terceiros em decorrência de acidente no qual venha-se envolver durante a realização do evento, renunciando ao direito de pleitear da MMC AUTOMOTORES DO BRASIL S/A, de qualquer membro da equipe organizadora do MITSUBISHI MOTORSPORTS, da Confederação Brasileira de Automobilismo e Federações Estaduais, dos patrocinadores ou dos concessionários MITSUBISHI, qualquer espécie de indenização.

## Artigo 7 - CATEGORIAS

7.1 Esta prova será disputada em categoria única.

## Artigo 8 - ORDEM DE LARGADA

8.1 A classificação para a ordem de largada será feita da seguinte forma: Será utilizado como critério de largada a volta mais rápida da etapa anterior, sendo válida qualquer das baterias mesmo que venha a ter o seu percurso reduzido. A classificação será feita em ordem crescente sendo o primeiro a largar aquele que conquistar o menor tempo e assim sucessivamente. Em caso de empate será considerado vencedor o competidor que obtiver o menor tempo na última bateria válida e assim sucessivamente. O primeiro classificado será o primeiro a largar.

8.2 O competidor que não houver participado da etapa anterior largará atrás do último classificado. Respeitando a seqüência da classificação atual do campeonato. Se por acaso não houver classificação o mesmo largará mediante sorteio entre os que se encontram na mesma situação e largará após o último classificado.

8.3 O calendário seguirá o publicado e aprovado pela CBA.

8.4 Para a primeira etapa do campeonato teremos em caráter especial a realização de um prólogo para definição da ordem de largada. Este prólogo será realizado na véspera da prova (sexta-feira) Na impossibilidade da realização do prólogo a ordem de largada da primeira etapa será feita por sorteio dirigido levando-se em conta o currículo desportivo do piloto.

## Artigo 9 - PREMIÇÃO

9.1 O Campeonato será disputado em 18 baterias que resultam de 7 (sete) etapas disputadas em forma de Taça para cada Categoria.

9.2 Cada etapa do campeonato representa a disputa de uma Taça que será disputada da seguinte forma:

9.2.1 Em quatro etapas serão três baterias (voltas) na mesma pista e cada bateria VALE pontos da seguinte forma: 1º colocado = 15 pontos, 2º colocado = 14 pontos e assim sucessivamente até o 15º colocado que recebe 1 ponto. Em três etapas serão somente duas voltas com a mesma forma de pontuação.

9.2.2 Será considerado o vencedor da etapa aquele que conseguir somar o maior número de pontos em todas as voltas válidas da etapa, não haverá descarte de resultado para a etapa. Se houver empate de pontos entre competidores o desempate será feito pelo confronto da melhor volta vencendo aquele que obtiver o menor tempo. Persistindo o empate será comparada a segunda melhor volta e assim sucessivamente. Persistindo o empate os dois serão considerados com a mesma classificação. Havendo alguma volta em que por algum motivo a organização fechou o tempo válido para todos os competidores antes do ponto final ideal esta volta poderá ser considerada como a volta mais rápida para critério de desempate, se persistir o empate, outra volta deverá ser comparada, persistindo o empate será considerado vencedor o veículo com o menor número de portas.

9.2.3 O Competidor que não completar a bateria com seus próprios meios de locomoção ou for auxiliado pela organização, não receberá pontuação ou classificação na referida Bateria.

9.3 Serão premiados com Troféus os 5 (cinco) primeiros classificados quando o grid de largada for constituído de menos 11 veículos e para os 10 (dez) primeiros quando for igual ou superior a 11 competidores, podendo ser alterada para mais a critério da organização.

9.4 Premiação por Etapa. As etapas do Campeonato Mitsubishi CUP 2004 terá premiação em troféus e dinheiro para as 5 (cinco) primeiras duplas classificadas de cada categoria, conforme descrito no quadro abaixo:

- 1 ° Colocado R\$ 3.800,00
- 2° Colocado R\$ 2.800,00
- 3° Colocado R\$ 2.200,00
- 4° Colocado R\$ 1.800,00
- 5° Colocado R\$ 1.600,00

Parágrafo Único: Sempre que o presente regulamento citar premiações em troféus, dinheiro ou produtos, a responsabilidade da entrega ou pagamento dos mesmos será do promotor do campeonato.

9.5 Para a disputa do Campeonato TR4R serão computados os pontos obtidos nas 18 baterias com o descarte dos 4 piores resultados (N-4), o desempate será feito pelo maior número de 1° lugares, 2° lugares e assim sucessivamente até se obter o vencedor. O número de descartes seguirá a seguinte tabela:

Número de baterias válidas	Número de descartes
16 a 18	N - 4
12 a 15	N - 3
11 ou menos	N - 2

9.6 Sorteio: ao final do campeonato haverá o sorteio de um veículo Mitsubishi modelo L200 Savana entre os participantes de cada uma das três categorias pelo sistema de cupons. Estes cupons serão distribuídos da seguinte maneira: o piloto receberá um cupom para cada ponto conquistado durante todas as etapas do campeonato. Todos os competidores que largarem em uma bateria e não conquistarem pontos receberão um cupom por bateria participada.

#### Artigo 10 - PUBLICIDADE E CESSÃO DE IMAGENS

10.1 É obrigatória a fixação dos adesivos oficiais dos órgãos desportivos oficiais (CBA), dos patrocinadores e colaboradores da prova em local demarcado conforme croquis que será entregue junto com os adesivos. A não obediência desta regra implicará na reprovação da vistoria técnica e automaticamente na proibição de largada.

10.2 Será reservado um espaço livre em cada veículo para fixação de adesivos de patrocinadores particulares de cada concorrente (esta área abrange toda a área livre do carro com exceção da adesivagem obrigatória Motorsports). Vide croquis fornecido pelo promotor. A não obediência desta regra implicará na reprovação na vistoria técnica e automaticamente na proibição de largada. Se por acaso o patrocínio pessoal do competidor estiver ofuscando ou dificultado a visibilidade de algum patrocinador oficial da prova este deverá cobrir o seu patrocinador pessoal com adesivo branco (Contact Branco) permitindo a total visualização do patrocinador da prova. Estes casos serão julgados pelo fiscal da vistoria que indicará o modo mínimo de cobertura.

10.3 Os organizadores do V Campeonato Mitsubishi Motorsports são as únicas autoridades que permitem qualquer tipo de publicidade com respeito à prova.

10.4 Os concorrentes, membros da organização, todos os demais participantes e ou envolvidos neste evento, autorizam o uso de sua imagem, cinética e eletronicamente para fins comerciais, editoriais, promocionais e publicitários.

10.5 Caso um competidor tenha um patrocinador de produto ou marca conflitante com algum patrocinador da prova, este será proibido de expor seu patrocinador. O desrespeito desta regra implicará na reprovação na vistoria técnica e automaticamente na proibição de largada.

10.6 A pintura dos veículos é livre.

#### Artigo 11 - RECLAMAÇÕES

##### Reclamações Técnicas e Desportivas

11.1 Cabe somente ao concorrente o direito de impetrar reclamações a direção de prova, por escrito e acompanhado de um cheque caução em Valor Estipulado pela CBA.

11.2 Fica definido como 1 UP (uma unidade de penalização) com Valor fixado para cada Unidade de R\$ 100,00.

11.2.1 Referente a parte técnica e desportiva, os protestos e reclamações deverão obedecer ao que determina o Código Desportivo do Automobilismo (CDA):

11.2.2 Reclamações Técnicas - Para cada reclamação haverá um cheque caução de 5 UPs para a CBA.

11.2.3 Por Item reclamado 5 Ups.

11.2.4 Quando a reclamação for procedente o valor pago pelo reclamante referente ao item 11.2.3

retorna ao mesmo.

11.2.5 Quando a reclamação for considerada improcedente, o valor pago referente ao item 11.2.3 será entregue ao reclamado.

11.2.6 Reclamações Desportivas - Para cada reclamação haverá um cheque calção de 3 UPs por veículo reclamado.

11.2.7 Quando a reclamação for procedente o valor referente ao item 11.2.6 retorna ao reclamante.

11.2.8 Quando a reclamação for improcedente o valor referente ao item 11.2.6 será entregue a CBA.

11.3 Em todas as reclamações técnicas o veículo do reclamante estará automaticamente reclamado.

11.4 O desmonte e a montagem de equipamentos mecânicos dos veículos reclamados serão realizados pelos senhores membros da comissão técnica da organização do Campeonato Mitsubishi Motorsports Categoria L200RS.

11.5 No caso de reclamações que necessitem de exames de terceiros para satisfazer sua conclusão. O reclamante arcará com os custos da execução destes exames. EX. análise de combustível entre outros.

## Artigo 12 - LIVRO DE BORDO (Planilha de Roteiro)

12.1 Cada veículo concorrente receberá na hora da largada técnica, ou no momento estabelecido pela organização, uma planilha contendo o roteiro, tempos e distâncias a serem seguidas (livro de bordo). É de responsabilidade do concorrente a conferência desta planilha (livro de bordo) antes da largada.

12.2 Haverá um "Briefing" informativo em horário e local a ser informado durante a vistoria técnica e administrativa com presença obrigatória de pelo menos um membro da dupla competidora que deverá assinar a lista de presença e retirar o livro de bordo. Podendo o mesmo ser recolhido pela organização ao fim do "Briefing".

12.3 Será informado no livro de bordo (planilha) locais específicos para neutralizados, postos de abastecimentos entre outros.

12.4 A simbologia será sempre simples e clara, procurando informar o necessário para identificação do roteiro. Os símbolos utilizados serão o "Código Tulipa" já padronizados para este tipo de prova.

12.5 No símbolo utilizado a "bolinha" indica o local onde o concorrente está e a "seta" a direção a seguir. Na simbologia a "bolinha" deverá estar sempre na posição inferior do diagrama. O sentido do desenho será sempre de baixo para cima.

12.6 Os ângulos da simbologia deverão apresentar com a melhor fidelidade possível os reais ângulos de encruzilhadas e bifurcações.

12.7 Na coluna da direita sob o item "Observações" deverão constar observações e informações chamando atenção para locais perigosos tais como erosões, barrancos, curvas perigosas, etc., ou quaisquer informações em locais que possam surgir dúvidas ao caminho a seguir, Ex. plantações, canaviais, etc.

12.8 Existirá no livro de bordo (nas planilhas) uma simbologia própria para reforçar a identificação de perigo. O sinal de ! (exclamação).

O nível de identificação de Perigo será feito da seguinte forma:

1- ! (uma exclamação) - Muita atenção

2- !! (duas exclamações) - PERIGO diminuir a velocidade

3- !!! (três exclamações) - MUITO PERIGO - diminuir tudo, quase parar ou Extrema atenção e cuidado.

O símbolo que será utilizado para identificar o PERIGO será !

12.9 As medições serão feitas em Km, com subdivisões de no mínimo 10 metros, sendo que as referências serão sempre múltiplas de 10 metros.

12.10 As medidas quilométricas referem-se ao ponto mais próximo da respectiva referência. Ex. Em uma ponte o valor equivale ao início da ponte, um cruzamento é no cruzamento, um rio é no início do rio, uma rotatória (no início da rotatória) e etc.

## Artigo 13 - HORÁRIOS E POSTOS e ZONAS DE CONTROLE

13.1 O horário oficial da prova será fornecido pela organização e poderá ser solicitado pelo competidor a qualquer fiscal portador de um cronômetro com o tempo oficial que será obrigado a fornecê-lo.

13.2 As largadas das baterias da categoria L200RS serão as primeiras a largar.

13.3 O competidor receberá um cartão de controle com as seguintes informações:

a) Horário de Largada;

b) Horário de largada em cada especial;

c) Horário máximo de chegada em cada especial;

d) Horário de chegada ao parque fechado ao final da prova;

13.4 O concorrente é o único responsável pelo transporte e o bom estado do cartão de controle sendo que o mesmo deverá ser entregue a fiscal de chegada no parque fechado ao final da prova ou no local em que a organização assim o solicitar.

13.5 Zona de controle: É um local (região) que será identificado com uma placa (ver desenho), onde deverá ser respeitado o acesso de acordo com o horário de largada a ser indicado pela mesa de controle.

13.6 Para facilitar a operação da largada todos os concorrentes devem posicionar seus veículos em ordem numérica. (os números serão distribuídos em conformidade à ordem de largada de cada prova).

13.7 No caso de um competidor chegar atrasado na largada, o seu horário de largada será mantido como original. Ele deverá procurar o fiscal de largada e se apresentar avisando-o. O fiscal irá anotar o horário em que o concorrente se apresentou para efeito de cronometragem e penalização e o

concorrente ficará esperando o primeiro espaço em ordem numérica para que o mesmo possa largar. Se o atraso ultrapassar a 20 minutos o competidor será automaticamente desclassificado da referida bateria. Para efeito de apuração, o tempo real obtido pelo competidor na especial será acrescido do atraso ocorrido na largada.

13.8 O cartão de controle, deverá ser entregue ao fiscal de largada (na mesa) 3 minutos antes da largada para anotação e confirmação do horário programado. Com o atraso Máximo de 1 minuto. Se ultrapassar este prazo será penalizado em 1 minuto para cada intervalo de minuto de atraso até o horário de largada.

13.9 Em caráter especial e somente mediante autorização do Diretor da Prova. O competidor poderá solicitar a mudança de posição de largada apenas nos casos de acidentes em que o competidor estiver terminando de consertar o veículo acidentado entre uma bateria e outra e que tenha sido resgatado pela organização ou por problemas de saúde do navegador ou piloto, desde que confirmado pelo médico da organização. Isto deve respeitar os limites de inscritos não podendo ultrapassar essas vagas. A largada será feita na primeira vaga no grid de largada subsequente ou de acordo com determinação do Diretor de Prova. O competidor permanecerá nesta nova posição até o fim da Etapa.

13.10 O final da prova especial será "lançada" e a cronometragem será feita no exato momento em que for dada a bandeirada de chegada indicando o fim da especial (esta bandeira será quadriculada). (haverá uma placa a 150m. antes avisando).

13.11 Na chegada da especial o competidor deverá parar na placa STOP, e apresentar ao fiscal da mesa, o seu cartão de controle até 2 minutos após a sua chegada, recebendo um boleto contendo a informação e qual foi o seu horário de passagem por este posto de controle. Poderá a organização a seu critério entregar este boleto, em outro local devidamente informado a todos os competidores.

13.12 Poderá haver durante o deslocamento PCP (posto de controle de passagem) de roteiro que visa apenas confirmar a passagem do participante. Esse PCP valerá 10 minutos ou seja: se o competidor não passar pelo caminho certo o mesmo será penalizado em 10 minutos acrescido no seu tempo total da etapa. Este PC estará aberto até 20 minutos após o término do horário ideal de passagem levando-se em conta a media horária prevista para cálculo dos tempos do deslocamento. Este PCP estará fornecendo um boleto de confirmação de passagem identificando o horário de passagem do concorrente, portanto o mesmo terá que parar nestes postos para retirar o boleto.

13.13 Dentro dos trechos das provas especiais poderá existir PCPs (postos de passagem) que estarão anotando se o competidor percorreu o trajeto completo da prova. A perda deste PC acarretará em uma penalização de tempo de 10 minutos acrescido no tempo obtido pelo competidor na especial. Este PC NÃO fornecerá boleto de passagem para evitar que o competidor tenha que parar durante a especial.

13.14 O controle do horário de chegada em cada prova especial, será feito em Horas, minutos, segundos e décimos de segundo.

13.15 Todas as anotações de tempo ao fim de cada prova especial devem ser duplas, isto é, será feita a entrega de um boleto com o tempo de passagem (ou uma anotação no cartão de controle do competidor) e na folha de controle do PC de chegada em poder do fiscal. O competidor deve rubricar a folha de controle comparando se o tempo impresso no boleto ou anotado no cartão corresponde ao anotado na ficha de controle horário da PC.

13.16 O PC de largada estará aberto 30 (trinta) minutos antes do 1º carro largar.

O PC de chegada funcionará até completar o tempo máximo da especial, do último competidor que largou nesta especial, mais o tempo estimado do limite de seu tempo penalizado.

13.17 O fiscal de largada informará ao competidor em contagem regressiva para a largada os seguintes valores: 30 segundos, 15 segundos, e a partir de 5 segundos contará regressivamente com a mão na frente do vidro dianteiro, do lado do piloto, com visão ampla para o piloto e o co-piloto. O competidor só deve partir quando a contagem chegar a zero. Poderá haver um sistema automático de largada em que uma torre sinalizadora indicará o horário ideal de largada de cada competidor mediante seqüência numérica e lâmpadas indicativas. O sistema de largada poderá ser feito de modo digital com painel de contagem regressiva e luzes de sinalização.

13.18 Na largada da especial, o veículo deverá estar com o motor funcionando e deve deslocar-se com seus próprios meios, sob pena de desclassificação da bateria.

13.19 Se o competidor não largar será computado o tempo de atraso até o limite de desclassificação.

13.20 O fiscal de largada pode por motivos de segurança interromper a qualquer momento a largada e recomeçar assim que possível. Os tempos serão recalculados tomando como referência o novo horário de largada.

13.21 O intervalo entre os competidores será definido pela organização.

13.22 No caso do trecho especial ser interrompido pela organização por algum problema, fica estabelecido que o tempo de cada competidor poderá seguir os seguintes critérios:

- A) Ser validado pelos tempos obtidos pelos competidores em um posto de controle colocado antes da interrupção em que todos tenham obtido tempos cronometrados.
- B) Providenciar a relargada dos competidores que não conseguiram ultrapassar este impedimento.
- C) A organização poderá a seu critério e a qualquer momento cancelar esta bateria em que houve o impedimento e as seguintes se assim for necessário.

#### Artigo 14 - CUIDADOS E SOCORRO OBRIGATÓRIO A ACIDENTES

14.1 Todos os concorrentes deverão portar uma bandeira de cor amarela fornecida pela organização que estará sob sua responsabilidade durante o evento sendo devolvida ao fiscal de chegada no final da etapa. Esta bandeira deverá ser utilizada quando um competidor tiver que parar o seu veículo pôr

quaisquer motivos, servindo dessa maneira para avisar aos competidores que vierem logo em seguida, no caso acidente ou de avaria mecânica.

14.2 O concorrente acidentado ou com problemas mecânicos, deve tentar o mais rápido possível sinalizar com a bandeira amarela aproximadamente 100 m antes do local em que estiver parado. Avisando aos concorrentes que vêm logo atrás para que reduzam a velocidade e passem pelo local sem problemas.

14.3 No caso de acidente, o concorrente que vem logo em seguida DEVE PARAR para prestar socorro ao acidentado. Se assim não proceder, será sumariamente DESCLASSIFICADO. O competidor acidentado deve avisar ao concorrente que vem logo atrás, sinalizando que está tudo bem, apresentando em local visível, uma indicação padrão que é um "OK", impresso na penúltima folha do livro de bordo (planilha). Se este aviso não ocorrer é porque existe algum problema mais sério e que devemos parar para ajudar. Parágrafo Único: Tanto o veículo acidentado como o veículo que prestará o primeiro socorro, devem comunicar por rádio URGENTE com a organização da prova, no PC (posto de controle) de largada desta Prova Especial, relatando a gravidade do ocorrido.

14.4 No caso de um competidor parar para ajudar em um acidente, terá o seu tempo nesta bateria corrigido da seguinte forma: 1ª Opção: , será considerado o tempo tomando-se como referência à proporcionalidade de tempo ao melhor tempo da especial no PC de passagem imediatamente anterior ao local do acidente Ex. No PC. de roteiro o primeiro colocado passou com 1:00:00 e quem prestou o socorro passou com 1:06:00. No fim da especial o tempo do primeiro foi de 2:00:00 portanto o tempo corrigido de quem ajudou no acidente será de 2:12:00. Mantendo assim a proporcionalidade de tempos, independentemente se o tempo for maior ou menor. 2a. opção. Se a especial estiver sendo repetida termos o tempo proporcional referente à classificação deste competidor na volta anterior. 3a'opção Na impossibilidade da segunda opção será adotado o tempo médio entre o da melhor e da pior performance, para todos impossibilitados da conclusão desta prova especial.

#### Artigo 15 - PENALIZAÇÕES

15.1 Para o competidor que queimar a largada, ou seja, partir antes da autorização do fiscal. Este será penalizado em 1 minuto para cada intervalo de 10 segundos de diferença para o seu tempo original programado no cartão, até o limite máximo de 1 minuto o qual resulta em 10 minutos de acréscimo no tempo desta bateria. Se a diferença for superior a 1 minuto o competidor será desclassificado desta Bateria e na reincidência será desclassificado da Etapa.

15.2 No caso de um competidor largar antes do seu horário ideal com a intenção de prejudicar a organização da prova ou algum competidor este será automaticamente desclassificado.

15.3 Se o competidor estiver na posição de largada e demorar em largar mais de 30 segundos após o sinal de largada será penalizado em 10 minutos e deverá ser retirado deste local, solicitando ao diretor de prova um novo horário para largada. Isso não ocorrendo o mesmo será desclassificado da referida Bateria.

15.4 Nos controles de chegada no final da prova, PC de passagem ou chegada de especial não haverá penalização por passagem adiantado.

15.5 As eventuais penalizações por adiantado ou atraso são irreversíveis.

15.6 No caso de um competidor chegar atrasado no Posto de controle ao final da prova onde deve entregar o seu cartão de controle este será penalizado com o tempo de atraso até o máximo de 20 minutos acrescido ao tempo da última bateria.

15.7 Penalidades especiais: Veículos flagrados com algum dos ocupantes transitando sem os itens de segurança (cinto de segurança, capacete, vestimenta obrigatória), durante todo o percurso da prova ou que tumultuar o trabalho dos PCs será imediatamente desclassificado.

#### Artigo 16 - CLASSIFICAÇÃO

16.1 Será considerado o vencedor de uma etapa, aquele que conseguir somar o maior número de pontos em duas baterias. Estes pontos serão disputados em três baterias sendo distribuídos conforme item 9.2 (Art. - 9 - Premiação).

#### Artigo 17 - DISPOSIÇÕES GERAIS

17.1 Será obrigatória a utilização de macacão Antichama e de capacete homologado pela CBA/INMETRO pelo piloto e co-piloto (navegador) durante todas as especiais e também em deslocamentos em piso de terra, estando livre durante os deslocamentos em asfalto a utilização do capacete.

17.2 É obrigatória a instalação de rádio de comunicação VHS com faixa de comunicação de 142 a 150 MHz de 45 W (Watts) com microfone e antena externa, NÃO podendo ser do tipo HT (portátil). A frequência do rádio durante a prova será de 146.000 Mhz portanto pelo menos um dos competidores de cada carro deverá portar licença para operação do rádio.

17.3 É terminantemente proibido o treino em eventuais locais onde se realiza as provas especiais, sob pena de desclassificação imediata de competidor surpreendido pela organização da prova com eventuais penalizações posteriores pela CBA, durante o campeonato.

- 17.4 Em todas as etapas será fornecido pela organização local para aferição de odômetros.
- 17.5 Os veículos de competição deverão ter a identificação da tripulação da seguinte maneira: Na parte inferior do teto sobre a porta dianteira informando os nomes e o tipo sanguíneo de cada competidor.
- 17.6 Em caso de imprevistos nos deslocamentos, (rio cheio, barreiras ou nova estrada e etc.) que impossibilitem a passagem dos veículos ou que provoquem alterações no roteiro, os concorrentes deverão entrar em contato por rádio imediatamente com a organização da prova que orientará o procedimento a ser adotado.
- 17.7 Se por qualquer motivo de força maior ou de segurança a prova não puder ser realizada, os organizadores não serão obrigados a nenhum tipo de indenização.
- 17.8 Não haverá restrição na utilização de quaisquer tipos de instrumento de navegação.
- 17.9 Todo competidor deverá ter um seguro contra terceiros.

O presente regulamento foi elaborado pela Comissão Nacional de Rally e Mitsubishi Motorsports e aprovado pelo Conselho Técnico Desportivo Nacional e homologado pelo presidente da Confederação Brasileira de Automobilismo.

Rio de Janeiro, 30 de Novembro de 2003.

Conselho Técnico Desportivo Nacional  
Nestor Valduga  
Presidente

Confederação Brasileira de Automobilismo  
Paulo Enéas Scaglione  
Presidente